IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 280)
z dnia 25 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 280)

25 maja 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, przeprowadziła:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw wraz z autopoprawką (druki nr 3245 i 3245-A).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Chałupa** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Paweł Marchliński** naczelnik Wydziału Porządku Publicznego w Departamencie Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Mariusz Kuczyński** dyrektor Biura Nadzoru Inwestycyjnego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Tomasz Stańczak** dyrektor Departamentu Strategii i Studiów w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Anna Szydlarska-Konarska** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osińska**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Jarosław Lichocki**, **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Witam serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw wraz z autopoprawką – druki nr 3245 i 3245A. Uzasadnia minister infrastruktury. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Informuję, że marszałek Sejmu skierowała w dniu 19 maja 2023 r. rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw – druk nr 3245 – do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania, a 23 maja br. autopoprawkę do projektu – druk nr 3245A.

W związku z art. 37 ust. 4 regulaminu Sejmu mówiącym, że pierwsze czytanie może się odbyć nie wcześniej niż siódmego dnia od doręczenia posłom druku chyba, że Sejm lub Komisja postanowią inaczej, poddaję pod głosowanie wniosek o skrócenie terminu, o którym mowa w ust. 4. Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za tym, żeby to rozpatrywać wcześniej? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję.

Poproszę o wyniki. Głosowało 18 posłów. Za było 10, przeciw – 2, wstrzymało się 6 posłów. Komisja wyraziła zgodę na procedowanie tego projektu.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy. Proszę pana ministra Rafała Webera o zaprezentowanie tego projektu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję za to głosowanie. Za to, że możemy szybciej pochylić się nad tym ważnym projektem ustawy. Słyszeliśmy w ostatnich dniach, że jest gotowość – również opozycji – do realizacji założeń, które zostały przedstawione przez pana prezesa Jarosława Kaczyńskiego. To głosowanie potwierdziło tę gotowość, chociaż niejednomyślną. Były osoby, które się wstrzymały lub były przeciwne. Drodzy państwo, to albo pracujemy, albo nie pracujemy. Do tej pracy wszystkich bardzo serdecznie zapraszamy. Tym bardziej, że mówimy o bardzo istotnym projekcie ustawy, który z jednej strony ma zwiększyć bezpieczeństwo w ruchu drogowym – a na tym Komisji Infrastruktury powinno zależeć w sposób szczególny – a z drugiej strony obniżyć koszty transportowe, czyli znieść opłaty na płatnych do tej pory odcinkach autostrad dla pojazdów osobowych. Szanowni państwo, mam zaszczyt ten projekt ustawy przedstawić i zarekomendować Wysokiej Komisji.

Jak mówiłem, projekt ustawy z jednej strony ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Statystyki jasno pokazują, że drogi szybkiego ruchu, a generalnie drogi o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku są znacznie bezpieczniejsze w użytkowaniu niż drogi jednokierunkowe, niż drogi, które mają po jednym kierunku na każdej ze stron. Od razu posłużę się statystyką, bo nic tak nie oddaje kwestii bezpieczeństwa w ruchu drogowym jak statystyka.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o 2022 r., na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych doszło do 80% wszystkich wypadków drogowych. Zginęło w nich 85% wszystkich ofiar wypadków drogowych. Natomiast wskaźnik ciężkości wypadków drogowych na tego rodzaju drogach wynosił 10 ofiar śmiertelnych na 100 wypadków. Czyli co dziesiąta osoba, która traciła życie… Na 100 wypadków 10 osób traciło życie na drogach dwukierunkowych jednojezdniowych. Jeżeli odniesiemy się do 100 wypadków, do których doszło na drogach dwujezdniowych jednokierunkowych, jest to liczba dwuipółkrotnie niższa. Czyli na 100 wypadków tylko 4 osoby ginęły na tego typu infrastrukturze.

Myślę, że argument bezpieczeństwa powinien tu być dobitnym argumentem i dowodem nr 1 na to, że potrzeba zniesienia opłat na autostradach w tej chwili płatnych i zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad – bo o tych odcinkach autostrad mówimy – jest niezbędna. Szanowni państwo, jak zapowiedział pan prezes Jarosław Kaczyński, w pierwszym momencie, czyli na podstawie tego projektu ustawy od 1 lipca br. znosimy opłaty za przejazd pojazdów lekkich na dwóch odcinkach. Jednym z nich jest odcinek autostrady A4 od Wrocławia do Katowic, a dokładnie odcinek Bielany Wrocławskie-Sośnica. To jest odcinek 160 km. Drugi odcinek, na którym znosimy opłaty, to 99 km odcinek autostrady A2 od Strykowa do Konina. To jest propozycja, która została zawarta w tej ustawie.

Oczywiście w drugim etapie będziemy podchodzić do odcinków koncesjonowanych. Do tego tematu musimy podejść po dobrym rozeznaniu naszych możliwości. Zapewne będą negocjacje z koncesjonariuszami. Zostało też zapowiedziane, że pierwszy etap to odcinki, które w tej chwili są zarządzane przez państwo. Trzeba tylko i wyłącznie zmienić ustawę, żeby zwolnić z opłat na tych odcinkach. W drugim etapie – w przyszłości – również będziemy pracować nad zniesieniem opłat za pojazdy lekkie na odcinkach koncesjonowanych, tak że jest to kwestia bezpieczeństwa. Oczywiście drugą sprawą – mówiłem to na początku – jest zachęcenie Polaków, którzy przemieszczają się pojazdami lekkimi do tego, żeby korzystali z infrastruktury autostradowej. Po to polskie państwo dokonało dużego wysiłku finansowego. Po to już raz zainwestowało środki finansowe, żeby taką infrastrukturę stworzyć.

Autostrady ze względu na swoje parametry są bezpieczniejsze niż drogi klasy GP. W ten sposób – zniesieniem opłat – chcemy zachęcić do tego, żeby potok pojazdów skierować na autostrady. Na tę najbezpieczniejszą infrastrukturę drogową, która w Polsce została wyprodukowana. Tutaj jeszcze jedna informacja. Dane statystyczne pokazują, że droga krajowa nr 94, czyli alternatywa dla płatnej drogi A4, jest najbardziej niebezpieczna. W 2022 r. – jeśli chodzi o wszystkie drogi krajowe – na drodze nr 94 doszło do największej liczby wypadków drogowych. Myślę, że zwolnienie z opłat pierwszego

odcinka autostrady A4, tj. 160 km między Wrocławiem a Katowicami zachęci do tego, żeby korzystać z tej infrastruktury drogowej, bo jest to po prostu bezpieczniejsze.

Szanowni państwo, a teraz o tym, jak to się przełoży na oszczędności w portfelach tych, którzy teraz z tej autostrady korzystają i muszą ponosić opłaty. Jeżeli chodzi o przykładowy odcinek między Opolem a Wrocławiem, miesięczne oszczędności dla użytkownika, który codziennie korzysta z tego odcinka i porusza się nim do pracy np. 20 dni w miesiącu, to będą oszczędności rzędu 280 zł.

Na odcinku między Opolem a Katowicami będą to oszczędności miesięczne wynoszące 290 zł. Natomiast oszczędności na całym odcinku Konin-Stryków będą wynosić miesięcznie 400 zł. Tak że są to pewne oszczędności, które zostaną w portfelach tych, którzy na co dzień z tych dwóch płatnych odcinków korzystają. Po zwolnieniu z opłat nie będą musieli ponosić tej opłaty. To są wymierne dane ekonomiczne, które przemawiają za tym, żeby dokonać zniesienia opłat z obu odcinków autostradowych zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. To jest pierwsza część tej ustawy. Druga część ustawy została dołączona autopoprawką. Już wyjaśniam, dlaczego. Chcemy, żeby przepis związany z zakazem wyprzedzania pojazdów ciężkich wszedł w życie wtedy, kiedy wejdą przepisy zwalniające z opłat, czyli tego samego dnia. W założeniu jest to 1 lipca br. W naszej ocenie te 2 elementy są tożsame.

Zakładamy, że na autostradach pojawi się więcej pojazdów lekkich, bo nie będzie opłat. Z drugiej strony chcemy zrobić dla tych pojazdów miejsce. Chcemy zwiększyć drożność, przepustowość. Ci, którzy korzystają z infrastruktury drogowej – z autostrad i dróg ekspresowych – widzą, że „wyścigi słoni” są niebezpieczne, hamują ruch i sprowadzają niedogodności, a także zagrożenia w ruchu drogowym. Stąd zakaz wyprzedzania pojazdów ciężkich na drogach autostradowych i drogach ekspresowych. Chcemy, żeby te przepisy weszły w życie 1 lipca 2023 r., czyli już na początku okresu wakacyjnego. Oczywiście wtedy spodziewany jest ruch turystyczny zarówno w kierunku północnym, jak i w kierunku południowym. Z jednej strony jest morze, a z drugiej strony góry. Ten ruch tradycyjnie będzie większy. Chcemy, żeby te przepisy zaczęły funkcjonować już od 1 lipca tego roku, czyli na samym początku wakacji. Żeby miały pozytywny wpływ na portfele Polaków, a z drugiej strony na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość pracy nad tym projektem ustawy w trybie pilnym. Jesteśmy tutaj wspólnie z zespołem – także z przedstawicielami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji i z panią wiceminister Chałupą z Ministerstwa Finansów – do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo.

Poseł Adam Gawęda (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, to bardzo dobrze, że pracujemy nad tymi rozwiązaniami. One rzeczywiście – jak pan minister wskazał – podniosą bezpieczeństwo, bo duży ruch zostanie skierowany na te odcinki, które dzisiaj są odcinkami płatnymi, o których pan minister mówił. W kwestiach związanych z zabranianiem wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie mam pytanie techniczne. W autopoprawce jest to określone tak, że zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie trzech pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu chyba, że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3. Mam pytanie. W jaki sposób to będzie interpretowane?

Mówiąc wprost chcielibyśmy, żeby ten przepis był po prostu skuteczny. Rzeczywiście wyprzedzanie „słoni” jest często bardzo uciążliwe. Powoduje znaczne korki, szczególnie często na tych odcinkach… Potem jest niebezpieczne hamowanie, itd. Są tutaj przedstawiciele Policji, więc mogą to potwierdzić. Chodziłoby mi o to, żeby potem po prostu nie dochodziło do takich sytuacji, w których kierowca prowadzący pojazd kategorii N2 czy N3 będzie się tłumaczył, że rozpoczął manewr wyprzedzania wtedy, kiedy pojazd wyprzedzany jechał znacznie wolniej, jednak na skutek przyspieszania długo wykonuje

ten manewr. Pytam o czysto techniczną rzecz, bo uważam, że naszą intencją jest to, żeby przyjąć przepisy, które po prostu będą skuteczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, rozpocznę dość nietypowo, bo przytoczę wypowiedź Jarosława Kaczyńskiego, na którą powoływał się pan minister. Pan minister uczynił to trochę dowolnie. „Dla bardzo wielu ludzi, dla właścicieli samochodów, szczególnie tych, którzy jeżdżą po autostradach i drogach szybkiego ruchu” – podkreślam, że po drogach szybkiego ruchu – „jeżeli chodzi o opłaty państwowe, to jeśli uda się uchwalić w odpowiednim czasie ustawy, w najkrótszym okresie my to zniesiemy”. Dlaczego zaczynam od tego cytatu? Bo to pokazuje, że Jarosław Kaczyński, zapowiadając zniesienie opłat za korzystanie z autostrad, nie wiedział dokładnie, o czym mówi. Nie wiedział, że na drogach szybkiego ruchu, czyli na drogach ekspresowych pojazdy o masie poniżej 3,5 t nie ponoszą opłat. Zgadza się, panie ministrze? Nie zgadza się. To znaczy, że pan uważa, iż ta wypowiedź pana Jarosława Kaczyńskiego była prawdziwa.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiem na to.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jarosław Kaczyński zapowiedział też zniesienie poboru opłat na odcinkach autostrad, które znajdują się w zarządzie koncesjonariuszy. Dziś, na tym posiedzeniu Komisji powinna paść deklaracja, kiedy opłaty na odcinkach koncesjonowanych zostaną zniesione. W jaki sposób rząd chce do tego doprowadzić, bo zapowiedzieć jest łatwo, a przeprowadzić trudniej? Tym bardziej, że Polskę obowiązują rozwiązania międzynarodowe dotyczące ochrony inwestycji, które zostały poczynione w Polsce także przez podmioty zewnętrzne finansujące budowę i eksploatację autostrad. Dlatego oczekuję, że pan minister przedstawi dzisiaj ten szlak drogowy, tę ścieżkę dojścia do zniesienia opłat na odcinkach koncesjonowanych. Tą propozycją odchodzimy od zasady – kto korzysta, ten płaci. To jest powszechnie uznana zasada w krajach europejskich. Kto korzysta z autostrad, ten ponosi opłatę. To jest rozwiązanie sprawiedliwe.

My – Koalicja Obywatelska – byliśmy przeciwni wprowadzeniu systemu e-TOLL. Mówiliśmy, że to jest system, który nie jest dopracowany. Nie jest sprawdzony. System, który nie będzie szczelny i spowoduje utratę wielu przychodów z tytułu zastosowania niedopracowanego mechanizmu. Mówiliśmy, że system e-TOLL, to system powszechnej inwigilacji kierowców, którzy będą korzystali z aplikacji na smartfony. Dlatego propozycję przedstawioną dziś przez rząd witamy z satysfakcją. Rząd przyznaje się, że przygotował bubel prawny. Rząd przyznaje się, że system e-TOLL nie sprawdza się. W ocenie skutków regulacji wskazano, jakiej grupy będzie dotyczyło to przedłożenie – 26 mln. To wielka rzesza kierowców. Oczywiście nie wszyscy korzystają z autostrad. Służby, które przejęły kontrolę nad systemem poboru opłat, nie są w stanie zapanować nad milionami kierowców. Dlatego rząd przyznaje się do klęski po wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat i wycofuje się rakiem z tego rozwiązania. Jednocześnie chce zyskać uznanie kierowców.

Uzyskają państwo to uznanie, jeżeli zrealizują państwo drugą zapowiedź, czyli doprowadzą państwo do zniesienia opłat na odcinkach koncesjonowanych. Dlatego oczekuję, że dziś, na posiedzeniu Komisji pan minister przedstawi, w jaki sposób chcą to państwo osiągnąć, jednocześnie pozostając w zgodzie z obowiązującymi Polskę przepisami dotyczącymi ochrony inwestycji zagranicznych. W jaki sposób przeprowadzą państwo tę operację, nie zrażając potencjalnych inwestorów? Na tej samej konwencji Jarosław Kaczyński powiedział, że chce zrobić z Polski jedną wielką strefę ekonomiczną. Jeżeli odbiorą państwo koncesje, będzie to bardzo zły sygnał dla inwestorów i zapowiedź stworzenia specjalnej strefy ekonomicznej w Polsce na pewno się nie powiedzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Sowa. Pani poseł Gil-Piątek, ja naprawdę widzę. Jest pani zapisana do głosu.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałbym poruszyć dwa wątki. Po pierwsze, widzę pewną sprzeczność w działaniach rządu. W grudniu rząd zobowiązał się w kamieniach milowych do wprowadzenia jeszcze w 2023 r. objęcia 1400 km autostrad i dróg ekspresowych pobieraniem opłat. Jest to kamień milowy nr E16G. Proszę o wyjaśnienie tej kwestii. Czy w tym zakresie nie ma sprzeczności? Tam nic nie napisano o samochodach ciężarowych. Chcę powiedzieć, że drogi mają być objęte opłatą. To jest punkt pierwszy. Proszę nie przeszkadzać. Druga rzecz, która mnie bardzo interesuje, to kwestia dróg i autostrad, które nie są objęte regulacjami tej ustawy. Ten wątek chcę również poruszyć, bo wydaje mi się, że jest on znacznie poważniejszy od kwestii z przedłożenia rządowego, dotyczącego…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę mówić do mikrofonu.

Poseł Marek Sowa (KO):

…autostrad, które będą zwolnione z opłat. Mieszkam w Małopolsce. Jeśli pan minister chce wiedzieć, ile kosztuje trzydziestokilometrowy dojazd autostradą z Chrzanowa do Krakowa, to miesięcznie jest to koszt 660 zł, bo przy bierności rządu w ciągu ostatnich 30 miesięcy opłata na tej autostradzie wzrosła o 50%. Wzrosła z 10 zł – taka cena obowiązywała jeszcze w listopadzie 2021 r. – do 15 zł dzisiaj. Do Katowic mamy 2 bramki, więc jest to koszt 30 zł w jedną stronę. Jeśli ktoś jedzie z Katowic do Krakowa lub odwrotnie – to jest odcinek 70 km – miesięczny koszt tylko przejazdu autostradą to 1300 zł. Nie chcę wspominać o autostradzie wielkopolskiej, bo tam koszt jest przynajmniej jeszcze dwukrotnie wyższy. To jest realny problem dostępu do infrastruktury publicznej, a w tym przypadku do autostrad. To jest też bardzo ważne wyzwanie. Jak powiedziałem, widzę tutaj bierność, chociaż akurat minister Adamczyk bardzo dużo mówił, szczególnie w 2015 r. Zapowiadał jakieś przedłożenia rządowe, zmiany prawa w tym zakresie, żeby ten stan zmienić. Wiadomo, że jedyne, co od tego czasu robił, to biernie akceptował podwyżki opłat za przejazdy autostradą.

Chcę powiedzieć, że to podwyżki niespotykane w poprzednich latach. Ich skala jest absolutnie nieporównywalna. Zdaję sobie sprawę, że mamy tutaj koncesje do 2027 r. Prawdopodobnie rząd będzie czekał, bo mam taką odpowiedź na interpelację z ubiegłego miesiąca. Rząd będzie czekał aż ta koncesja wygaśnie. Chyba, że jest jakieś inne stanowisko. Jeśli tak, to chciałbym, żeby pan minister je wyraził. Jakie kroki zamierzają państwo podejmować, jeśli chodzi o harmonogram czasowy w stosunku do autostrady A4? W mojej ocenie ta koncesja jest łamana. Nie są zrealizowane inwestycje. Rentowność netto wynosi tam ponad 30%. To jest ponad 100 mln zł zysku netto dla zarządcy autostrady. Ruch, to 48 tys. pojazdów na dobę. Przy ruchu ponad 30 tys. pojazdów miał być budowany trzeci pas ruchu. Trzeci pas nie jest zrobiony. Miał być wybudowany węzeł w Byczynie. Węzeł w Byczynie nie jest zrealizowany. Powiem szczerze, że to wszystko, to jest taka bierność ze strony rządu, który nie przymuszał koncesjonariusza do realizacji tych inwestycji, które zostały zapisane w koncesji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Robert Kwiatkowski (LD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wystąpienie pana ministra było tak przekonujące, a on sam wydaje się tak przekonany, że na samym początku godzi się zadać jedno pytanie, a mianowicie, dlaczego tak późno, panie ministrze? Co spowodowało, że przez ostatnich 8 lat nie wpadli państwo na ten pomysł? Mówi pan o tak dużej liczbie ofiar, zwłaszcza na drodze nr 94. Idąc za tym tokiem rozumowania można byłoby zapytać – powtórzę to pytanie – dlaczego tak późno? Co spowodowało, że akurat dzisiaj czy w tym miesiącu postanowili państwo zmienić zdanie? Jeśli ta argumentacja, jeśli ta logika jest

poprawna – a w tej sprawie miałbym wątpliwości – niech za przykład podłuży druga wątpliwość, a mianowicie przywoływany już tutaj art. 24 ust. 13 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W poprawce do tej ustawy, którą – jak rozumiem – sami państwo zgłosili – i nowelizację ustawy i poprawkę – jest mowa o tych pojazdach, których nie można wyprzedzać chyba, że pojazdy te poruszają się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze. Zdaje się, że doprowadzą państwo – oczywiście w pełni dobrych chęci – do sytuacji, w której ktoś poruszając się zgodnie z obowiązującym prawem… Zdaje się, że minimalna dopuszczalna prędkość na autostradzie wynosi 40 km na godzinę. Czyli ktoś – jakiś samochód ciężarowy – będzie się poruszał z prędkością 40 km/godz. Wyprzedzanie go przez innych użytkowników drogi, przez te inne legendarne „słonie” może się okazać niezgodne z prawem. Czy to jest logika, która kierują się inicjatorzy tej ustawy? Prosiłbym o wyjaśnienie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Gil-Piątek.

Poseł Hanna Gil-Piątek (niez.):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, ostatnio zapytała mnie seniorka z Łodzi, siedemdziesięciokilkuletnia pani, która nie ma własnego auta. Korzysta z komunikacji publicznej zresztą z różnym szczęściem, bo komunikacja publiczna jest różnej jakości. Zapytała, kto zapłaci za te autostrady, jeżeli będą bezpłatne. Oczywiście, to znaczy, że ktoś będzie musiał je utrzymać. Jak rozumiem, m.in. ona z podatków, które płaci od swojej emerytury i od malutkiej wypłaty, bo dorabia do emerytury. Płaci w sklepie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Prosiłbym… Proszę o spokój. Proszę nie przeszkadzać.

Poseł Hanna Gil-Piątek (niez.):

Malutką emeryturę pani seniorka zanosi do sklepu, gdzie płaci podatek VAT. Tak? Ponosi różnego rodzaju opłaty, np. za energię.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Naprawdę dajmy się swobodnie wypowiedzieć. Niech każdy powie to, co chce. Później każdy będzie miał możliwość się wypowiedzieć.

Poseł Hanna Gil-Piątek (niez.):

Nie ma osoby, która w Polsce nie płaci podatków w jakiejkolwiek formie. Jeżeli jest taka osoba, która w ogóle nie płaci podatków w Polsce, to proszę mi ją wskazać. Chciałabym zapytać, dlaczego osoby, które są podatnikami, będą ponosić te zwiększone opłaty? Rozumiem, że tutaj rezygnujemy z dobrej zasady, że przynajmniej część kosztów tego utrzymania będą ponosić ci, którzy z autostrad korzystają. Przy czym nie jestem jakoś przeciwna temu pomysłowi. Rozumiem intencje rządu szczególnie, jeżeli chodzi o zakaz wyprzedzania, bo wyścigi ślimaków rzeczywiście były bardzo często powodem różnego rodzaju kolizji, niebezpiecznych sytuacji, a nawet wypadków. Chciałam zadać panu ministrowi pytania. Po pierwsze, jaki to będzie koszt dla przeciętnego podatnika. Po drugie, ile dotąd kosztowały wszystkie systemy związane z poborem opłat. Przecież w ostatnich latach sporo na to wydaliśmy. Chciałbym się dowiedzieć, jakie to były koszty w ciągu ostatnich 8 lat, w tym również koszty związane z poborem opłat elektronicznych.

Jak podkreślał wcześniej pan minister Grabarczyk, zbudowaliśmy jakiś system, który – jak się okazuje – nie jest szczelny i nie działa. Przypomnę, że na posiedzeniu tej Komisji 2 lata temu, a może nawet 3 lata temu, wpuściliśmy na drogi gminne ciężarówki zasłaniając się wyrokiem trybunału Unii Europejskiej, który wywalczyli przewoźnicy. Nie wysłaliśmy tam odpowiednio wykształconych prawników, więc ciężarówki zaczęły nam rozjeżdżać drogi omijając płatne autostrady. Być może to jest również powód. Chciałabym, żeby pan minister odpowiedział na te pytania tutaj lub pisemnie. Jeżeli takiej odpowiedzi się nie doczekam, bo zazwyczaj nie doczekuję się odpowiedzi na pytania

zadane na posiedzeniu tej Komisji, wystosuję stosowną i trochę większą interpelację z pytaniami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Szanowni państwo, wiem, że to jest temat ważny i wzbudzający emocje. Oczywiście, każdy ma możliwość wypowiedzenia się, ale prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, bo o godz. 13:00 mamy wspólne posiedzenie z Komisją Finansów Publicznych. Proszę wypowiadać się tak, żebyśmy zdążyli. Pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Wydawało się, że co do tematu jest jakaś racjonalna, ponadpolityczna zgoda. Z dużym zdziwieniem wysłuchałem głosu pana przewodniczącego Grabarczyka. Jednak jest coś socjologicznie niesamowitego w fakcie, że kiedy powie się słowo „prezes", wszyscy wiedzą, o kogo chodzi. Ale, że jest on nawet tak wybitnym autorytetem dla byłego ministra w rządzie Platformy, to jest to duża rzecz. Mogę tylko życzyć panu przewodniczącemu, żeby to się nie skończyło tak, jak w przypadku pana posła Lenza, który powiedział, że ma jakąś własną propozycję i chyba nie może kandydować z państwa list. Ja nikomu nie przerywałem, proszę pani. Tylko prawda rani. Ten projekt, który przedstawiamy, ma spowodować jedną rzecz. Wydaje się, że większość osób na tej sali ma rodziny, ma dzieci i przynajmniej raz w roku wyjeżdża na urlop.

Chcielibyśmy uniknąć sytuacji, w której ludzie jadący raz w roku – bo to tak najczęściej bywa – na urlop przez pół dnia staliby w kolejce. Następnie, żeby wracając z urlopu znowu przez pół dnia nie stali w kolejce na bramkach. Wydaje się, że to jest dość proste do zrozumienia i dość racjonalne. To chcemy konsekwentnie realizować. Mogę tylko apelować. Jeżeli komuś z państwa ten projekt nie odpowiada albo ma taką przypadłość, że bardzo lubi, kiedy dziecko 567 razy pyta go, czy daleko jeszcze… Nie wiem. Oczywiście może stanąć gdzieś na poboczu i ten proceder… Proszę pani, jak nikomu nie przerywałem i nie życzę sobie, żeby pani mi przerywała.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę spokojnie. Naprawdę. Niech każdy mówi to, co chce powiedzieć, a treść wypowiedzi ocenią ci, którzy to oglądają i nas słuchają.

Poseł Piotr Król (PiS):

Chciałbym tylko zaapelować w imieniu środowiska Prawa i Sprawiedliwości, które ma zaszczyt mieć swoją reprezentację również w tej Komisji. Jeżeli ktoś z państwa nie chce nam pomóc w uchwaleniu tego projektu, to my to szanujemy. Natomiast bardzo uprzejmie prosimy, żeby nie przeszkadzać. Doprowadzimy do tego, że ludzie jadący na wakacje w tym roku nie będą stali na bramkach. będziemy konsekwentnie ten proces realizować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pozwolę sobie również krótko zabrać głos w nawiązaniu do wypowiedzi przewodniczącego Króla. Szanowni państwo, tak. Ja też często słyszę od syna pytanie – Tata, czy daleko? Czy daleko? Najczęściej w wakacje jedziemy nad morze. Obawiam się, że jednak na tych bramkach staniemy, bo ten projekt tego problemu nie rozwiązuje. W kolejności do głosu zapisała się pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, apeluję o to, żebyśmy jak najszybciej przystąpili do pracy nad projektem. Powiem szczerze, że mocno zdziwiło mnie wystąpienie pana posła Grabarczyka. Panie przewodniczący, proszę się zastanowić, czyim pan jest rzecznikiem. Czy Polaków, którzy męczą się na płatnych autostradach czy koncesjonariuszy, którzy od lat pobierają niezupełnie należne zyski, bo już dawno odebrali te pieniądze, które zainwestowali w autostrady, a nie wykonują tego, do czego byli zobowiązani. Może niech państwo uzgodnią to między sobą. Mówi się, że tam, gdzie dwóch Polaków, tam trzy zdania. Gdzie dwóch posłów Platformy, tam cztery zdania. Ujednolićcie przekaz, będzie wam to służyć. Proszę państwa, chcę natomiast podziękować panu ministrowi

za przepis dotyczący samochodów ciężarowych. Każdy, kto jedzie, po prostu ma lekcję pokory, kiedy wyprzedza się dwóch panów w dużych samochodach.

Jeden jedzie 2 km na godzinę szybciej od drugiego. Wyprzedzają się przez pół kilometra i blokują. Za nimi męczy się 50 samochodów osobowych. Ten przepis już dawno powinien wejść. Mam nadzieję, że policja będzie go egzekwować w sposób należyty. Oczywiście my jesteśmy pokorni, ale każdy szary obywatel ma swoje sprawy. Czas, to jest rzecz niezwykle cenna. Szanowni państwo, co do tych opowieści o tym, kiedy my, że tak powiem… Co do oczekiwań, że podamy termin zakończenia negocjacji z koncesjonariuszami. Naprawdę każdy ma swoje doświadczenie. Są dwie strony umów. Każda umowa wymaga podjęcia działań. Jak państwo widzą, rząd Prawa i Sprawiedliwości jest sprawczy. Wykonuje to, co zapowiada. Niech państwo będą pewni, że to zostanie zrobione. Myślę, że ci, którzy nas słuchają, są przekonani, że najpierw zostanie uregulowana jedna kwestia, a potem druga, więc apeluję, żebyśmy przystąpili do pracy nad projektem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Mam nadzieję, że skuteczność w tym wymiarze będzie większa niż w przypadku programu „Mieszkanie plus”. Pani poseł Matysiak. To było bez emocji. Stwierdziłem fakt, potwierdzając zdanie przedstawicieli rządu.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie głosu. Mam kilka kwestii do poruszenia. Na początek chciałabym się dowiedzieć, co takiego wydarzyło się w ostatnich latach, że Ministerstwo Infrastruktury zmieniło zdanie, jeżeli chodzi o pobieranie opłat na autostradach? W 2021 r. minister Andrzej Adamczyk podczas otwierania odcinka autostrady A1 w moim województwie – w województwie łódzkim – zapowiadał, że czas darmowych autostrad zaczyna dobiegać końca, że system poboru opłat będzie sukcesywnie obejmował kolejne odcinki autostrad, że wszyscy użytkownicy tych dróg powinni partycypować w kosztach ich utrzymania, a pieniądze wpływające z poboru opłat będą przeznaczone na kolejne inwestycje drogowe. Chciałabym się dowiedzieć, co takiego wydarzyło się od tego czasu, że w zasadzie resort zmienił zdanie o 180°? Przecież ktoś panu prezesowi Kaczyńskiemu, który zapowiedział to na państwa forum, musiał to podsunąć. Pan prezes nie ma prawa jazdy. Podróżuje po Polsce jako pasażer. Myślę, że warto byłoby, żebyśmy po prostu się tego dowiedzieli.

Oczywiście kwestie związane z finansowaniem są istotne. O to już dopytywali posłowie. Ja też podbijam to pytanie. Ile to będzie kosztowało? Z czego zamierzają państwo finansować późniejsze utrzymanie tych dróg? I ostatnia kwestia, bardzo kluczowa. Warto pamiętać, że ten projekt dotyczy tylko 261 km autostrad publicznych, na których obecnie pobierane są opłaty, z 1300 km publicznych dróg takiej kategorii. Proszę państwa, to jest projekt, którym naprawdę zbyt wielu problemów nie rozwiązujemy. W Polsce cały czas miliony osób mają problem z dostępem do komunikacji publicznej, z dostępem do dobrego systemu transportowego – autobusowego i kolejowego. Wydaje mi się, że tutaj należałoby przerzucić większość działań, większość propozycji i wprowadzanie rozwiązań tak, żebyśmy nie zostawiali Polaków na lodzie we własnych gminach i powiatach. Jest to potrzebne bardziej niż wprowadzanie rozwiązań, które spowodują, że autostrady będą bezpłatne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Pawliczak.

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w art. 12 niniejszej ustawy jest przepis mówiący, że Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje projekt zmiany planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego na 2023 r. uwzględniający zmniejszone wpływy tego funduszu z opłat za przejazd autostradą oraz zmniejszone wydatki na eksploatację systemu poboru opłat za przejazd autostradą. Chciałabym się dowiedzieć, czy mają państwo prognozy? Czy mają państwo informacje o tym, jakie – chociażby w przybliżeniu – będą te zmniejszone wpływy? Jaka to będzie kwota w związku z… Proszę nie przeszkadzać. …w związku z wprowadzeniem nowych przepisów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pani poseł, to jest napisane w uzasadnieniu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł Paluch, ale teraz głos ma pan poseł Suchoń, a każdy poseł ma prawo zadać pytania niezależnie od tego, czy coś jest w uzasadnieniu czy nie, czy jest zapis ustawowy czy go nie ma. Jesteśmy w trybie pierwszego czytania i otwartej dyskusji, otwartej debaty. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, może powiem tak. Poza walorem czysto przedwyborczym ten projekt nie rozwiązuje żadnego realnego problemu. Po pierwsze, jeżeli chodzi o opłaty za autostrady, prawdę mówiąc przychylam się do zdania pana ministra Grabarczyka. Z wielu stron płyną informacje, że dzisiaj osoby przejeżdżające po prostu nie płacą za autostrady, bo system nie ma odpowiednich mechanizmów do tego, żeby takie sytuacje nadzorować, kontrolować i żeby prowadzić procedurę dochodzeniową. W związku z tym mam pytanie. O ile spadły dochody na tych dwóch odcinkach, zwłaszcza w zakresie odcinka A4, po wdrożeniu nowych rozwiązań? Wszyscy widzimy, że ruch rośnie. Natomiast, jeżeli popatrzymy na te dane, to – niestety – jakoś nie pokrywa się to z opłatami, więc bardzo prosiłbym o konkretną informację.

Druga rzecz. Panie ministrze, nie ma darmowych obiadów. Tak samo nie ma darmowych autostrad. Przed chwilą mówił pan, że Polacy nie będą płacić za autostrady. Będą. Mało tego. Te koszty będą ponosić osoby, które nigdy w życiu na te autostrady nie wjadą. Dlatego, że autostrada wymaga utrzymania. To jest wyższy standard niż innych dróg gminnych czy powiatowych. W związku z tym koszty utrzymania będą wyższe. Zapłacą za to wszyscy obywatele. Oczywiście nie wjeżdżając na autostradę, ale w podatkach. Pytanie, czy to jest rzeczywiście krok w dobrym kierunku, że osoby, które nigdy nie wjadą na autostradę, będą również ponosić koszty utrzymania autostrady? W wielu państwach – np. jeżeli wyjeżdżamy za naszą południową granicę, do Czech, do Austrii, na Słowację czy na Węgry – nasi obywatele ponoszą bardzo wysokie koszty przejazdu tego typu drogami. Natomiast obywatele tych państw będą korzystać z naszych dróg za darmo.

Nie wiem, czy jest to dobry krok. Wydaje mi się, że jednak w pierwszej kolejności powinniśmy się troszczyć o obywateli Rzeczypospolitej, a nie o obywateli innych państw. W związku z tym, panie ministrze, drugie pytanie. Jakie są koszty utrzymania jednego kilometra autostrady? Chciałbym, żebyśmy mogli uzyskać informację, ile to będzie kosztowało. Chcę też zapytać o jeszcze jedną rzecz. Przychody z tytułu przejazdu autostradą trafiały do Krajowego Funduszu Drogowego, a zadłużenie tego funduszu dość dynamicznie rośnie. Oczywiście to oznacza, że opłacane są firmy, które budują autostrady. Natomiast z czegoś ten fundusz trzeba spłacić. Przychody z autostrad trafiały do tego funduszu i pozwalały na finansowanie budowy dróg. Jest pytanie, w jaki sposób te ubytki zostaną uzupełnione? Czy będzie tak, że na ten fundusz zostanie wzięty jeszcze większy kredyt?

To jest fundusz pozabudżetowy, więc to nie wpływa na bieżący deficyt budżetu, ale powiększa zadłużenie naszego państwa. Czy w związku z tym jest zaproponowany przez rząd jakiś inny mechanizm uzupełnienia tych ubytków? Czy będzie to w ramach bieżącej działalności funduszu, czyli de facto będzie to finansowane z długu? Czy to będzie kolejny dług? Kolejna rzecz, o którą chcę zapytać – panie ministrze – to jest kwestia zarządzania ruchem. W tym projekcie ustawy wprowadzają państwo bardzo twardy zakaz wyprzedzania samochodów ciężarowych. Oczywiście każdy, kto porusza się autostradą – myślę, że nie tylko na odcinku A4 pomiędzy Wrocławiem a Gliwicami, ale także na odcinku między Katowicami a Krakowem – zdaje sobie sprawę, że to jest faktycznie problem do zaadresowania. Tylko mam takie pytanie. Skoro były przychody na autostradzie A4, dlaczego nie został wdrożony np. system dynamicznego zarządzania ruchem, który stosuje się na autostradach w Niemczech? Dzięki temu w szczytowych momentach ruchu wprowadzane są np. ograniczenia dotyczące wyprzedzania samochodów osobo-

wych przez samochody ciężarowe. Oczywiście, upraszczam nazewnictwo. To pozwala na dynamiczne zarządzanie ruchem w zależności od natężenia.

Natomiast twardy zakaz będzie oznaczał, że niezależnie od pory dnia, od natężenia ruchu i od tego, jakie pojazdy faktycznie poruszają się po autostradach, będziemy mieli do czynienia z twardym zakazem. Raz, że to będzie trudne do wyegzekwowania, bo – powiedziałbym – kontrola nie jest prowadzona na bieżąco. Oczywiście tak być nie musi. Natomiast jest pytanie o to, dlaczego nie wprowadzono zdroworozsądkowego rozwiązania, jakim jest dynamiczny sposób zarządzania ruchem? Dlaczego ministerstwo od razu przyjęło takie twarde rozwiązanie? I jeszcze jedno pytanie dotyczące natężenia ruchu. Myślę, że wszyscy zdajemy sobie sprawę, że tego rodzaju rozwiązanie spowoduje wzrost ruchu na autostradach. Myślę, że zwłaszcza na A4. Tutaj kwestia bezpieczeństwa, o której mówił pan minister, nie do końca pokrywa się akurat z tym odcinkiem, który zostanie zwolniony z opłat. Natomiast na pewno spowoduje to wzrost natężenia ruchu na tych autostradach.

Już dzisiaj, jeżeli ktoś porusza się autostradą pomiędzy Gliwicami a Wrocławiem, zdaje sobie sprawę, że realna prędkość wynosi pewnie pomiędzy 80 a 90 km/godz., a może 100 km/godz., bo ta autostrada jest po prostu przepełniona. Czy ministerstwo przeprowadziło jakiekolwiek analizy tego, o ile wzrośnie ten ruch? Jeżeli przeprowadziło, to o jaki procent wzrośnie ruch na tej autostradzie po wprowadzeniu tych przepisów? Myślę, że to jest ważny element, który powinien być zbadany przed wprowadzeniem tego rodzaju rozwiązania. Czy w ogóle były prowadzone jakiekolwiek analizy? Na ten moment dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Paul.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, mam takie pytanie. Jeżeli opłaty zostaną zniesione na autostradach, to część ruchu na pewno zostanie przeniesiona – czyli na autostradach będzie większy ruch – może nie z dróg ekspresowych, ale z dróg krajowych i wojewódzkich. Jak pan wcześniej powiedział czy zauważył, na tych drogach było bardzo dużo wypadków. Teraz mam pytanie. Ten ruch będzie przeniesiony na autostrady, na których jest bardzo mało wypadków. Czy to będzie miało wpływ na liczbę odszkodowań, a potem na liczbę opłat, które rząd czy państwo ponosi potem na skutek wypadków? Chodzi mi o leczenie. Chodzi mi o osoby poszkodowane. Czy to będzie miało wpływ? Czy to obniży koszty utrzymania ofiar wypadków? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan prezes Furgalski.

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo. Postaram się mówić zwięźle, bo już się nagadałem i nawet niespecjalnie mam ochotę. Powiedziałbym tak. Machnąłbym ręką na te dwa odcinki i kilometry, bo to jest w okolicach 19% stanu autostrad państwowych, a nawet na ubytki w KFD, bo to jest rząd 200–230 mln zł rocznie. KFD sobie z tym poradzi. Bardziej zwracam uwagę na taki sygnał, który zaprasza i idzie w odwrotnych kierunku niż na Zachodzie. Zapraszamy z transportu publicznego na drogi. W ustawie jest powołanie się na przykład niemiecki. Na to, że Niemcy mają autostrady bezpłatne. Dlatego, że im się drogi rozpadały, próbowali kombinować z winietami, a Komisja Europejska to zablokowała. De facto obywatele Niemiec by nie płacili, a obywatele Unii Europejskiej tak. Tylko dla Niemiec flagowym produktem jest znany już bilet miesięczny za 49 euro.

Natomiast chciałem zadać pytanie. Jeśli przewoźnik kolejowy chce uruchomić komercyjne przewozy na danej trasie, to badamy, czy – broń Boże – nie zrobi krzywdy innemu przewoźnikowi. Przykłady na świecie – chociaż nieliczne – pokazują, że zazwyczaj dla pasażera zysk jest taki, że ceny biletów spadają od 30 do 40%. Czy badano wpływ bezpłatnych odcinków na konkurencyjność przewozów kolejowych w tych relacjach i dlaczego nie? Druga rzecz. Oczywiście jest w tym logika, że jeżeli zachęcimy i zwiększy się ruch, bo przejdzie z dróg alternatywnych na autostrady czy drogi ekspresowe i wzrośnie

na nich natężenie ruchu, to wprowadzamy zakaz wyprzedzania samochodów ciężarowych przez samochody ciężarowe. Tu rzeczywiście jest pytanie, co będzie oznaczała znacząco niższa prędkość? Czy to będą negocjacje z policją?

Tu już nie powołujemy się na przykład Niemiec, gdzie nie ma takiej „urawniłowki", że całą dobę – czy to dzień czy noc, czy godziny słabszego ruchu w ciągu dnia czy nie… Tam takiego ustawowego zakazu nie ma. Tam po prostu takie zakazy są wprowadzane w zależności od natężenia ruchu. Zastanawia mnie jedna rzecz. Oczywiście mnie też denerwuje, kiedy TIR-y mnie blokują, chociażby na trasie Łódź-Warszawa. Tylko, czy po przeczytaniu tej ustawy, kiedy ona wejdzie w życie, kierowcy zaczną przestrzegać przepisów, bo tam jest zakaz wyprzedzania wprowadzany znakami, ale nie jest przestrzegany? To jest pytanie o egzekucję. Oczywiście, ustawę można napisać, ale już dzisiaj prawo tego zabrania. W czym poprawi się egzekucja tego zakazu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ostatni głos – pan przewodniczący Polaczek. Zamykam listę mówców.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, kilka uwag systemowych i kilka historycznych dla przypomnienia przy tej dyskusji, którą dzisiaj odbywamy na kanwie noweli ustawy o autostradach płatnych i myślę, że kilka konkluzji. Z tego co dzisiaj przedstawił w ustnym uzasadnieniu pan minister Rafał Weber wynika jasno, że docelowo w Polsce będziemy mieli system eksploatacji autostrad, w którym opłaty za przejazd autostradą będą ponosiły samochody ciężarowe o masie powyżej 3,5 t. Natomiast dla samochodów osobowych, dla przejazdu tych pojazdów opłaty zostaną zniesione. Dla przypomnienia niektórym z państwa tylko wspomnę o tym, że oddziaływanie przejazdu jednego samochodu ciężarowego na infrastrukturę autostrady czy drogi ekspresowej jest równe 20 tys. przejazdów samochodów osobowych. Taka jest różnica w oddziaływaniu jednego przejazdu samochodu ciężarowego i samochodu osobowego.

Proszę tych z państwa, którzy nagle stali się obrońcami wysokich opłat za przejazdy, w szczególności na odcinkach koncesyjnych, żeby zwrócili uwagę na to, w jaki sposób oddziałuje duży pojazd ciężarowy na infrastrukturę techniczną drogi, a w jaki sposób oddziałuje samochód osobowy. Dla przypomnienia powiem, że w Polsce mamy łącznie 1800 km autostrad. Z tego odcinki płatne mają 730 km. W tym 469 km mają odcinki koncesyjne na autostradach A2, A1 i na odcinku autostrady A4. Natomiast 261 km mają 2 odcinki państwowe zarządzane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Dlaczego o tym wspominam? Dlatego, że model, który został przyjęty w pierwszej połowie lat 90. zakładał w ustawie z 1994 r., że sieć autostrad w Polsce mają zrealizować wyłącznie prywatni operatorzy. Przypomnę, że później realizacja tych odcinków koncesyjnych, które zostały przyznane na podstawie decyzji administracyjnych w końcu kadencji rządu SLD-PSL w 1997 r. skończyła się tak, że ich efekty są dzisiaj na poziomie 469 km.

Jeśli odwołalibyśmy się do kosztów to myślę, że każdy z państwa – niezależnie od własnych sympatii – uzna, że jest jednak coś niebywałego w tym, że w sieci drogowej w Polsce mamy bardzo znaczące różnice w opłatach. Z jednej strony mieliśmy i mamy politykę niskiego myta prowadzoną przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad i rząd. Mamy opłaty od lat utrzymujące się na wysokości 10 gr za przejechany kilometr. Z drugiej strony mamy różnice, które są wyjątkowo znaczące, jeśli chodzi o odcinki koncesyjne, czyli o odcinek GTC Gdańsk-Nowe Mazy czy odcinek A2 zarządzany przez Autostradę Małopolską. Mamy tu stawki za samochody osobowe w wysokości 20 gr. Natomiast na nowych odcinkach autostrady A2 ta stawka wynosi 56 gr. Na odcinku autostrady Kraków-Katowice to jest 49 gr. Daję konia z rzędem temu, kto przyjeżdżając do Polski zrozumie, skąd się to wzięło.

To wynika z decyzji, które zapadły w latach 90. W sposób długofalowy oddziałują one na eksploatację tych autostrad płatnych, w szczególności w systemie koncesyjnym. Pan minister wspomniał dzisiaj o autostradzie A4 Kraków-Katowice. To jest odcinek, który ma niewiele ponad 60 km – dokładnie 62 km. Płacimy tu 49 gr. To jest koncesja, która wygasa najwcześniej, bo w 2027 r. W uzasadnieniu projektu rządowego jest bardzo jasna

deklaracja co do nieodnawiania zarządzania tym odcinkiem w formule partnerstwa publiczno-prywatnego, tylko przejęcia zarządzania przez stronę publiczną w modelu, w którym tym odcinkiem zarządza czy będzie nim zarządzała za kilka lat Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Zwracam uwagę na to…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę zbliżać się do końca, panie przewodniczący.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ostatnie zdanie. Zwracam uwagę na to, że rozwiązanie proponowane przez rząd zakłada zniesienie opłat za samochody osobowe docelowo na wszystkich odcinkach autostrad płatnych, czyli docelowo na 730 km z 1800 km funkcjonujących autostrad. Przypomnę, że sieć dróg ekspresowych jest bezpłatna dla pojazdów osobowych. Mówiąc realnie, większość sieci o najwyższej kategorii – autostrad i dróg ekspresowych – nie jest dzisiaj objęta opłatami za przejazd. Natomiast w tym modelu zarządzania i eksploatowania sieci, w szczególności autostrad i dróg ekspresowych, utrzymujemy takie rozwiązanie, które będzie pozwalało na pobieranie opłat od samochodów ciężarowych. Od tych, które w sposób najbardziej głęboki oddziałują na infrastrukturę techniczną sieci autostradowej. Stąd również będą się brały środki na remonty, na eksploatację i utrzymanie dobrego stanu tej sieci, która została zbudowana wysiłkiem budżetu państwa przy wsparciu środków europejskich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze, proszę tak „w pigule" odpowiedzieć na zadane pytania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, postaram się, choć zagadnień, które zostały poruszone, nie brakuje. Oczywiście odniosę się do większości wypowiedzi, ale poproszę też swoich współpracowników o uzupełnienie kwestii związanych chociażby z przepisem dotyczącym zakazu wyprzedzania. Wykorzystujemy tam określenia znane już w prawie o ruchu drogowym. Wyjaśnimy, dlaczego do tego tematu podchodzimy właśnie tak a nie inaczej. Jeżeli chodzi o wypowiedź pana posła, ministra Grabarczyka i powołanie się na cytat prezesa, to przede wszystkim cieszę się z tego, że pan poseł słucha i czyta pana prezesa. Zachęcam wszystkich do korzystania z tej skarbnicy wiedzy i doświadczenia politycznego. Tylko proszę robić to do końca, bo w kolejnym zdaniu pan prezes powiedział, co będzie z koncesjami. Że w przyszłym roku, czyli w 2024 r., jest harmonogram związany z odcinkami koncesjonowanymi. W pierwszym etapie – robimy to dzisiaj – są dwa odcinki zarządzane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, a w przyszłym roku odcinki koncesyjne. Danego przez prezesa słowa dotrzymamy.

Jeżeli chodzi o kwestie systemu e-TOLL, to przecież system e-TOLL nie będzie wyłączony. Cały czas pracuje. Cały czas będzie pracował. Będzie służył do poboru opłat od pojazdów o masie powyżej 3,5 t na całej sieci, na której w tej chwili pracuje. Tak, że tutaj nie ma mowy o jakiejkolwiek porażce czy o wycofaniu się rządu z systemu e-TOLL, bo ten system funkcjonuje i nadal będzie funkcjonował ułatwiając przejeżdżanie. Co spowodował system e-TOLL? Otwarcie bramek. W tej chwili już nie ma bramek na odcinkach zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Dokonaliśmy zwiększenia płynności wjazdu i wyjazdu z płatnych odcinków zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. O to chodziło w systemie e-TOLL. O otwarcie bramek. O spowodowanie, że przejazd będzie łagodniejszy, że nie będzie hamował ruchu, nie będzie denerwował, nie będzie wzbudzał emocji wśród użytkowników zarówno pojazdów ciężkich, jak i pojazdów lekkich. System się sprawdza. System funkcjonuje. Proszę o tę sferę zbyt specjalnie się nie martwić.

Wielu z państwa podnosiło kwestie kosztów. Jeżeli chodzi o ubytek środków wpływających na konto Krajowego Funduszu Drogowego związany z niepobieraniem opłat od pojazdów lekkich na tych dwóch odcinkach autostrad szacujemy, że ten ubytek będzie wynosił ok. 200 mln zł rocznie. Czy wiedzą państwo, ile to jest procentowo, jeżeli chodzi o wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego? To jest 2,5%. To jest tylko 2,5% rocznych

wpływów – tutaj powołuję się na 2022 r. – do Krajowego Funduszu Drogowego. Pozostałe źródła, czyli opłata paliwowa, opłaty za korzystanie z dróg płatnych przez pojazdy ciężkie, a także wpływy z mandatów zapewniają nam 97,5% całości wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. Bez tych 2,5% w tej chwili jesteśmy w stanie sobie poradzić. Jest pytanie, dlaczego teraz, a nie wcześniej? Dlatego, że sytuacja Krajowego Funduszu Drogowego jest na tyle stabilna, że po prostu możemy wyzbyć się wpływów wynoszących 200 mln zł od pojazdów lekkich.

To nie przeszkodzi w prowadzeniu inwestycji infrastrukturalnych. To nie przeszkodzi w dalszej modernizacji czy w inwestycjach, które są realizowane na zlecenie rządu przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Zostaję przy kosztach. Na tę sferę zwrócił uwagę pan poseł Jerzy Paul. Przytoczę koszty, które ponosi państwo polskie, jeżeli chodzi o skutki wypadków drogowych. W 2019 r. te koszty zostały oszacowane na 57 mld zł. Tyle kosztowały wypadki, ofiary śmiertelne i ranni. To są całkowite koszty wypadków drogowych poniesione przez państwo polskie w 2019 r. Natomiast w 2021 r. to było już prawie o 20 mld zł mniej. Czyli bezpieczeństwo zwiększyło się. Między 2019 r. a 2021 r. mamy do czynienia ze znacznym spadkiem liczby wypadków drogowych, ze znacznym spadkiem liczby ofiar wypadków drogowych, ze znacznym spadkiem liczby rannych w wypadkach drogowych. Dzięki temu mamy do czynienia ze znacznym spadkiem kosztów, które polskie państwo ponosi z tego tytułu, o blisko 20 mld zł.

2019 r. to 57 mld zł, a 2021 r. to 39 mld zł. W 2022 r. będzie to jeszcze mniej, bo statystyka jest tu korzystniejsza niż w 2021 r. Także z tego punktu widzenia należy patrzeć na zmiany, które proponujemy. Obniżenie wszystkich kosztów wypadków drogowych, które występują, to są oszczędności. Mówię tylko o sferze finansowej, bo życie ludzkie jest bezcenne. Tak? Skoro na tym się skupiamy, to odpowiadam. Czy są tu realne oszczędności? Są tu oszczędności bardzo realne. Kolejna kwestia, to KPO. Pan poseł Sowa. Panie pośle, strona 326 i 327. Tam w KPO jest odniesienie do pojazdów o masie powyżej 3,5 t, które – zgodnie z ówczesnym założeniem – miały objąć większym zakresem sieci dróg szybkiego ruchu. Negocjujemy z Komisją Europejską, żeby tego kamienia milowego w tym roku nie wprowadzać. Jest zrozumienie. Mamy inflację, a wszyscy w Europie skupiamy się na tym, żeby inflację obniżać różnymi sposobami i różnymi środkami.

Siłą rzeczy zwiększenie zakresu dróg ekspresowych i autostrad z poborem opłat od pojazdów ciężkich wpłynęłoby na wzrost inflacji, a nie na jej obniżenie. To jest kwestia chyba dla każdego zrozumiała. W tym roku mamy nadzieję… To znaczy, my tego nie zrobimy, ale mam nadzieję, że swobodnie uzgodnimy z Komisją Europejską, że do tematu tego kamienia milowego nie będziemy podchodzić. Rozumiem odniesienie się do podwyżek na odcinkach koncesyjnych, szczególnie na odcinkach AWS i Stalexportu. Umowy w 1997 r. zostały tak skonstruowane, że polskie państwo od tamtego czasu nie ma pola manewru, żeby takich podwyżek uniknąć. Takiego pola manewru nie mieli poprzednicy ministra Andrzeja Adamczyka. Myślę, że minister Grabarczyk to potwierdzi. Takiego pola manewru nie miał do tej pory obecny minister. Natomiast negocjacje w sprawie opłat… Wracam do…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie poseł… Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wracam do początku mojej wypowiedzi. Przyszły rok, to są kwestie negocjacji z koncesjonariuszami. Te tematy zostaną raz na zawsze uregulowane. Kolejna sprawa, która została tutaj podniesiona, a na którą jeszcze nie odpowiadałem. Twardy zakaz. To jest sformułowanie, którego użył pan poseł Suchoń. Nie ma twardego zakazu wyprzedzania. Tam jest wyłączenie w tym artykule. To wyłączenie zostanie dokładnie przedstawione przez moich współpracowników. Jak powiedziałem, podobne przepisy już są stosowane, chociażby przy tworzeniu korytarzy życia. Do tej pory ze rozumieniem tego sformułowania nie mamy problemów. Zresztą ten zakaz wyprzedzania będzie dotyczył wąskiej grupy wyspecjalizowanych kierowców, bo kierowców pojazdów o masie powyżej 3,5 t. Nie każdego użytkownika drogi szybkiego ruchu, tylko – jeszcze raz powtarzam – ludzi, którzy wiedzą, jak zachować się za kółkiem. Oczywiście czasami zdarza się, że jednak nie

wiedzą albo wiedzą, ale specjalnie łamią przepisy prawa. Natomiast wyjaśnimy, dlaczego jest takie a nie inne ujęcie tego przepisu prawnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To może już współpracownicy?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Już. Sekundkę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jeszcze był dynamiczny system zarządzania. Pytałem o to w kontekście…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

OK. Dynamiczny system zarządzania, czyli sytuacje, w których ten zakaz byłby stosowany.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

W zależności od natężenia.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Przypominam, drodzy państwo, że dokonaliśmy – i to chyba wspólnym wysiłkiem – pewnego uproszczenia, jeżeli chodzi o maksymalną prędkość w obszarze zabudowanym. Przed zmianami prawnymi w godzinach nocnych – miedzy godz. 23.00 a godz. 5.00 rano – dopuszczalna prędkość wynosiła 60 km/godz. Od godz. 5.00 rano do godz. 23.00 było to 50 km/godz. Dlaczego w nocy można było jeździć szybciej, a za dnia nie? Ujednoliciliśmy to do prędkości 50 km/godz. przez 24 godziny na dobę. Myślę, że to jest też uproszczenie prawne. W podobny sposób podchodzimy również do tego przepisu. Zakaz ma charakter ogólny, niezależny od natężenia ruchu, niezależny od pory doby – czy to jest noc czy to jest dzień – niezależny od warunków pogodowych. W innych państwach w sytuacji, kiedy zaczyna padać deszcz, zakaz jest wprowadzany. My podchodzimy do tego w sposób jasny i przejrzysty, bez powołania się na warunki ruchu. Bez powołania się na inne elementy, które mogą wystąpić. Myślę, że to jest najlepszy sposób na uregulowanie tej kwestii. O szczegóły poproszę panią dyrektor Renatę Rychter, jeżeli chodzi o precyzyjną informację o tym, skąd pomysł na takie ujęcie tego zakazu wyprzedzania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pani dyrektor. Zwięźle.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MI Renata Rychter:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Szanowni państwo, może najpierw odniosę się do treści zakazu wyprzedzania, czyli do art. 24, do dodawanego nowego ustępu w tej jednostce redakcyjnej. Przepis dotyczący zakazu wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe, czyli pojazdy wykorzystywane do przewozu ładunków o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i powyżej 12 t – czyli kategorii N2 i N3 – nie ma charakteru bezwzględnego. To nie jest zakaz, który nie przyjmuje żadnych wyjątków. Szanowni państwo, sam przepis dokładnie precyzuje, że manewr wyprzedzania jest dopuszczalny w sytuacji, gdy pojazd wyprzedzany – tej pojazd, który jest przed wyprzedzającym pojazdem – porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej dla ciężarówek. Punktem odniesienia dla nas było także 80 km/godz., bowiem zgodnie z normami dopuszczalnych prędkości wyrażonymi w art. 20 prawa o ruchu drogowym punktem odniesienia będzie właśnie – z wyjątkami – 80 km/godz.

Szanowni państwo, te niedookreślone pojęcia, to nie jest novum w polskim prawie w ogóle. Także w prawie o ruchu drogowym ustawodawca często posługiwał się pojęciami niedookreślonymi, co tak naprawdę ma na celu umożliwienie większej elastyczności w stosowaniu przepisów prawa i lepsze odniesienie do okoliczności, do stanu faktycznego, z którym mamy do czynienia. Szanowni państwo, prowadziliśmy analizy dotyczące zakazu wyprzedzania i w ogóle manewru wyprzedzania, biorąc pod uwagę różne sytuacje. Oczywiście próbowaliśmy wyjść od obecnej sytuacji. Od stanu, który nie jest akceptowalny. Dlatego, że w chwili obecnej pojazdy ciężarowe ze względu na dopusz-

czalną prędkość oraz obowiązek montowania ograniczników prędkości, który wynika z art. 66 prawa o ruchu drogowym, dokonują manewru wyprzedzania z nieznaczną różnicą prędkości.

Braliśmy pod uwagę symulacje, w których ciężarówka wyprzedza drugą ciężarówkę, a w zasadzie zestaw. Zespół pojazdów składający się z ciągnika siodłowego i naczepy. Wyprzedza taki sam zestaw z różnicą prędkości z różnicą prędkości 2 km/godz., przy prędkości dopuszczalnej – tak zakładaliśmy – 80 km/godz. Co się okazało, szanowni państwo? W chwili obecnej taki manewr wyprzedzania trwa prawie 2 minuty. Dokładnie 1 minutę i 42 sekundy. Całkowity dystans potrzebny do wyprzedzenia, czyli dystans, jaki ten zespół zajmuje na lewym pasie, wynosi prawie 2,5 km. Dokładnie 2,28 km. Szanowni państwo, przy kolejnej symulacji wzięliśmy pod uwagę różnicę prędkości 5 km/godz. Wtedy czas wyprzedzania maleje do 41 sekund. Przypominam, że tutaj powoływaliśmy się na przykład Niemiec. Pojawiały się głosy pytające, dlaczego nie wzięliśmy za wzór rozwiązań niemieckich? Dokładnie przeanalizowaliśmy rozwiązania niemieckie. Właśnie w rozwiązaniach niemieckich występuje zakaz wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe, jeżeli manewr wyprzedzania trwa zbyt długo.

Akurat w Niemczech – zgodnie z niemieckim orzecznictwem – to jest średnio 45 sekund. Szanowni państwo, przy tej symulacji różnica 5 km/godz. – oczywiście, były te same pojazdy i ta sama odległość, te same odstępy zarówno przed manewrem wyprzedania, jak i po jego zakończeniu – dystans wynosił 915 m. Przy różnicy `10 km/godz. czas wyprzedzania wynosi 20 sekund. Przy różnicy 20 km/godz. jest to tylko 10 sekund. Szanowni państwo, nie chcieliśmy wprowadzać liczb dotyczących różnicy prędkości dlatego, że w różnych okolicznościach – nawet ze względu na różnice ukształtowania terenu i przewożony ładunek – to wszystko może się zmieniać. Dla nas znacznie mniejsza prędkość, to będzie już różnica 10 km/godz. i większa. Myślę, że organy stosujące prawo – organu ruchu drogowego – nie będą miały problemu z interpretacją tych przepisów. Jak powiedział pan minister, te rozwiązania już funkcjonują na gruncie obowiązującego prawa.

Dobrym przykładem są przepisy art. 22 ust. 4a i 4b, w których jest mowa o tzw. jeździe na suwak. Tam też jest użyte pojęcie niedookreślone „znacznie zmniejszonej prędkości". Nie mamy tutaj dookreślenia, co oznacza „znaczne zmniejszenie prędkości". Szanowni państwo, tworząc te przepisy staraliśmy się tworzyć je również na podstawie międzynarodowej konstytucji dotyczącej zasad ruchu drogowego, czyli konwencji wiedeńskiej. Szanowni państwo, zwracam uwagę, że tam również jest dopuszczalność uregulowań dla umawiających się stron, jeśli chodzi o przewozy ładunków, żeby formułować je w taki sposób, żeby ruch był jak najbardziej bezpieczny.

Chciałam tylko na koniec dodać, że były tutaj też powoływane takie argumenty, dlaczego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie sięga po rozwiązania dotyczące zarządzania ruchem. Szanowni państwo, oprócz znaków B-26, których na autostradach i drogach ekspresowych o 2 pasach ruchu wcale nie jest tak mało, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad już teraz stosuje i coraz częściej korzysta z możliwości stosowania systemów zarządzania ruchem. Wtedy, kiedy jest taka potrzeba, przedmiotowe znaki są wyświetlane na drogach krajowych. Tak dzieje się wówczas, kiedy występują do tego odpowiednio uzasadnione warunki. Oczywiście przede wszystkim chodzi o przekroczenie takiego poziomu gęstości ruchu, który dla generalnej dyrekcji, dla zarządcy jest punktem ostrzegawczym. Szanowni państwo, ponadto tego rodzaju znaki zakazu są ustawiane przed zatokami, w których są wyznaczane punktu kontroli, a także przed MOP-ami, gdzie są zlokalizowane także wszelkiego rodzaju zatoki. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zamykam pierwsze czytanie.

Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 1 w art. 1? Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, chcielibyśmy zapytać stronę rządową, ponieważ art. 37a, to dosyć zasadniczy artykuł dotyczący kwestii poboru opłat za przejazd autostradą. Czy po analizie systemu prawa w konsekwencji nie należałoby także zmienić przepisów ustawy z 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, z uwagi na doniosłość zmian zawartych w art. 37a?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zmiany w art. 37a dotyczą tylko opłat pobieranych przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej na autostradach płatnych zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Uprawnienie drogowych spółek specjalnego przeznaczenia do zarządzania autostradą i poboru opłaty za przejazd autostradą pozostaje, chociaż w praktyce są to przepisy martwe, gdyż żadna drogowa spółka specjalnego przeznaczenia nie została powołana.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 2 są uwagi?

Czy do zmiany nr 3?

Czy do zmiany nr 4? Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, tutaj pytanie, ponieważ dosyć znaczna zmiana dotyczy uchylenia wielu jednostek redakcyjnych. Wiadomo, czego dotyczą. Natomiast, czy w konsekwencji przeanalizowali państwo również konieczność zmiany aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 11 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, ponieważ uchylenie tych artykułów spowoduje bezpośrednią zmianę tych aktów wykonawczych w zakresie, w jakim odsyła się do uchylanych jednostek?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tutaj może upoważnimy do odpowiedzi przedstawicieli ministerstwa Finansów. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Proszę bardzo, Ministerstwo Finansów.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Anna Chałupa:

Szanowni państwo, te przepisy jakkolwiek będą uchylone, z uwagi na odpadnięcie podstawy będą dalej stosowane ze względu na art. 6a, który był przedmiotem autopoprawki. Ten artykuł odsyła do stosowania przepisów dotychczasowych do przejazdów, które odbywały się przed dniem wejścia w życie ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 5 są uwagi?

Do zmiany nr 6?

Do zmiany nr 7?

Do zmiany nr 8?

Do zmiany nr 9? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 1 w art. 1a? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję. Prosilibyśmy o upoważnienie Komisji do dokonania koniecznych korekt o charakterze redakcyjno-legislacyjnym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja dokonała takiego upoważnienia. Sprzeciwu nie słyszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do zmiany nr 2? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 2?

Czy do zmiany nr 2?

Do zmiany nr 3?

Do zmiany nr 4?

Do zmiany nr 5? Do zmiany nr 5, tak?

Legislator Wojciech Paluch:

Do zmiany nr 5. Drobna kwestia. Z uwagi na uchylenie ust. 2 w art. 13j jest pytanie, czy w konsekwencji nie należałoby także zmienić przepisu zawartego w ust. 3?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgadzamy się na to.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Legislator Wojciech Paluch:

Tylko, w jakim zakresie?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgadzamy się również na usunięcie w konsekwencji ust. 3.

Legislator Wojciech Paluch:

To wymagałoby w tym momencie poprawki.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Przejmujemy.

Legislator Wojciech Paluch:

Ale nie ma tej poprawki na piśmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To na kolejnym etapie prac legislacyjnych. Dobrze. Do zmiany nr 5 wrócimy, kiedy będzie treść poprawki.

Czy do zmiany nr 6 są uwagi? Nie widzę.

Do zmiany nr 7?

Do zmiany nr 8?

Do zmiany nr 9?

Do zmiany nr 10? Biuro Legislacyjne.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, w art. 13me w lit. b w ust. 2 uchyla się pkt 3. W konsekwencji należałoby także dokonać stosownej zmiany w pkt 5 poprzez zastąpienie stosownego odwołania do pkt 3. Taka poprawka jest przygotowana i za chwilę będzie możliwa do przedłożenia. Oczywiście można ją potraktować stricte legislacyjnie, gdyż jest to pewna konsekwencja rozwiązań zawartych w zmianie nr 10.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu uznam, iż…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Rekomendacja rządu jest pozytywna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, iż Komisja akceptuje tę poprawkę. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy do zmiany nr 11 są uwagi? Nie widzę.

Do zmiany nr 12?

Do zmiany nr 13?

Do zmiany nr 14?

Do zmiany nr 15?

Do zmiany nr 16?

Do zmiany nr 17?

Do zmiany nr 18?

Do zmiany nr 19? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 1 w art. 2?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie do przedstawicieli strony rządowej à propos terminologii. Czy państwo podtrzymują nazewnictwo „pojazdy kategorii N2 lub N3”? Zadaję to pytanie, żeby uzyskać dodatkowe uzasadnienie. Tym bardziej, że w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, mamy odniesienie do terminologii „samochód ciężarowy” czy „ciągnik samochodowy”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tutaj poproszę o odpowiedź panią dyrektor Renatę Rychter. Jest to też terminologia z innych aktów prawnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu w MI Renata Rychter:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, nazewnictwo „kategoria N2 i N3” było celowe. Jest to precyzyjne odniesienie się do kategorii homologacyjnej pojazdów. Nie chcieliśmy w sposób opisowy opisywać i wymieniać poszczególnych rodzajów pojazdów. Oczywiście pan poseł Polaczek ma rację, że chodzi o pojazdy ciężarowe, ale chodzi także o ciągniki siodłowe. Chodzi także o zespoły tych pojazdów. Po dogłębnej analizie uznaliśmy, że należy posługiwać się kategorią N2 lub N3. Zwłaszcza, że już funkcjonujący przepis, który dotyczy ogranicznika prędkości, odsyła do takiej terminologii. Był on jak najbardziej korzystny i tak naprawdę legislacyjnie najbardziej precyzyjny. W załączniku nr 2 do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a także w rozporządzeniach unijnych jest to dobrze, dokładnie sprecyzowane, więc podtrzymujemy zasadność posłużenia się właśnie takim odesłaniem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy do zmiany nr 2 są uwagi? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Wprawdzie pani dyrektor wyjaśniała określenie „znacznie mniejsza”… Tutaj mamy tę klauzulę generalną. Przypominam, że mamy do czynienia z przepisem o charakterze karnym. Rozumiemy, że w konsekwencji będzie zmienione także rozporządzenie, które określa wysokość kary za to wykroczenie. Jak rozumiemy, analogicznie do obecnie obowiązującego, czyli będzie to 15 pkt i 1000 zł, a przy recydywie odpowiednio więcej. Zwracamy uwagę, że sankcja jest dosyć duża. Prosilibyśmy o powtórzenie – z uwagi na adresatów tego aktu, dla których tego rodzaju zakaz, jego odpowiednie rozumienie i stoso-

wanie będzie szczególnie istotne – o jakich wartościach tu mówimy. Czy pani dyrektor mogłaby jeszcze raz powtórzyć, jak należy rozumieć określenie „znacznie mniejsza prędkość od dopuszczalnej dla pojazdów N2 albo N3”?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Wydaje mi się, że już dość wnikliwie to było omówione. Rozumiem, że pani dyrektor to potwierdza. Czy tak?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Potwierdzamy. Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy jeszcze do tej zmiany? Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, z uwagi na to, że to są dodawane przepisy w art. 24 tak, jak w zmianie nr 1 w art. 16, jest tam przywołanie stosownego rozporządzenia unijnego. Niecelowe jest przytaczanie jego całego brzmienie w jednym i drugim przypadku, ponieważ ostatnia nowelizacja ustawy o homologacji pojazdów już wprowadzała, wdrażała czy akurat służyła wykonaniu rozporządzenia unijnego 2018/858. Dlatego zostanie tu zamieszczony stosowny skrót. Natomiast jest druga kwestia. Wszystkie symbole czy indeksy w odniesieniu pojazdów kategorii N2 i N3 należy zapisywać z indeksem dolnym. Tutaj rzeczywiście jest omyłka. Tę kwestię poprawimy we własnym zakresie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jest zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do zmiany nr 3 są uwagi? Nie widzę.

Czy do art. 3 są uwagi? Nie widzę.

Czy do art. 4 są uwagi? Nie widzę.

Do art. 5? Tak, ale jest ich mało, więc…

Legislator Wojciech Paluch:

Dobrze. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, mamy tylko i wyłącznie jedną korektę do zmiany nr 5.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgadzamy się.

Legislator Wojciech Paluch:

W konsekwencji w art. 68 również należy uchylić pkt 5.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jest zgoda rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda. Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do art. 5 są uwagi?

Do art. 6?

Do art. 6a?

Do art. 7?

Czy do art. 8?

Legislator Wojciech Paluch:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do art. 8? Proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Tak, ponieważ w autopoprawce, która nadaje nowe brzmienie tym przepisom przejściowym, posługują się państwo pewnym skrótem pojęciowym. Chodzi o opłatę za przejazd autostradą. Proponowalibyśmy, żeby we właściwych miejscach – bodajże trzech – doprecyzować, że chodzi o opłatę za przejazd autostradą na zasadach określonych – oczywiście – w ustawie o autostradach.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do art. 9 są uwagi?

Do art. 10?

Do art. 11?

Do art. 12?

Legislator Wojciech Paluch:

Za chwilę będzie tutaj poprawka do art. 12a, który został zawarty w autopoprawce.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do art. 12a będę miał pytanie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do art. 12a, tak?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie. Jesteśmy przy art. 12.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To nie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są jeszcze uwagi do art. 12? Nie widzę.

Czy do art. 12a? Proszę. Pan przewodniczący Polaczek z poprawką.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W uzgodnieniu ze stroną rządową chciałbym złożyć wniosek o skreślenie tego artykułu. On jest w autopoprawce pkt 8 w tym druku, który został dołączony do przedłożenia rządowego. Uzasadnieniem jest to, że projektowana poprawka umożliwia wszczęcie postępowania egzekucyjnego po wejściu w życie projektowanej ustawy w sytuacji, gdy nie została uiszczona opłata za przejazd autostradą rozpoczęty przed tym dniem. Proponowany w autopoprawce rządu przepis art. 12a zapewnia wyłącznie kontynuację postępowań już wszczętych przed dniem 1 lipca br. W konsekwencji wykreślenia tego artykułu zastosowanie znajdzie proponowany w tej ustawie i przyjęty wcześniej przez Komisję art. 6a, jako przepis przejściowy, który ogólnie odnosi się do przejazdów rozpoczętych przed wejściem w życie ustawy. Zastosowanie do nich będą miały przepisy dotychczasowe, w tym przepisy regulujące postępowanie egzekucyjne. Tak, że proszę o skreślenie tego artykułu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ale jest pytanie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do tej poprawki?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

W sumie do art. 12.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. To najpierw rozpatrzmy tę poprawkę. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja zaakceptowała treść tej poprawki. Sprzeciwu nie słyszę. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Mam pytanie. Ile jest w tej chwili takich wszczętych i niezakończonych postępowań egzekucyjnych w toku, związanych z uchybieniem temu obowiązkowi?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo, czy jesteśmy w stanie podać teraz statystyki? Jeżeli nie, to może odpowiemy na piśmie.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Nie, nie. Może teraz.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli jesteśmy w stanie odpowiedzieć, to może teraz.

Podsekretarz stanu w MF Anna Chałupa:

Tak. 108.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

108. Dziękuję. To pokazuje skuteczność systemu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do art. 13 są uwagi?

Dziękuję serdecznie.

Musimy powrócić do art. 2 do zmiany nr 5. Czy mamy treść tej poprawki? Tak, proszę.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, mamy. Jest podpisana. Zmiana nr 5 w art. 2 będzie miała brzmienie: „W art. 13j uchyla się ust. 2 i 3”.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, iż Komisja akceptuje treść tej poprawki. Sprzeciwu nie słyszę.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie projektu ustawy. Poddaję po głosowanie opinię. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywną opinią o tym projekcie? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję.

Poproszę o wyniki. Głosowało 29 posłów. Za było 26, nikt nie był przeciw, 3 posłów się wstrzymało. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru pana posła bądź pani poseł sprawozdawcy. Proszę bardzo, pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałem zgłosić panią wiceprzewodniczącą, panią poseł Annę Milczanowską.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pani poseł wyraża zgodę?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Tak, panie przewodniczący. Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, iż Komisja również na to wyraziła zgodę.

Pani poseł Milczanowska została sprawozdawcą Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji.